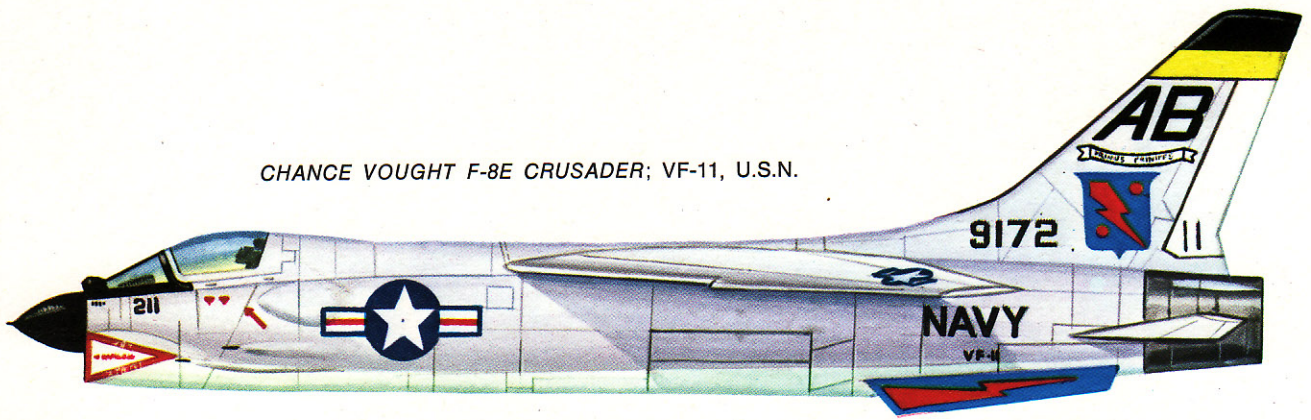
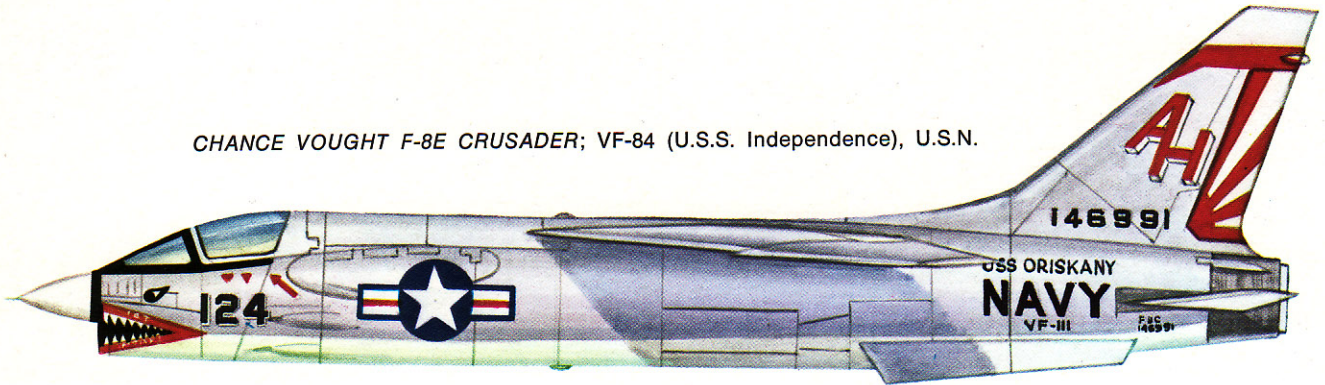


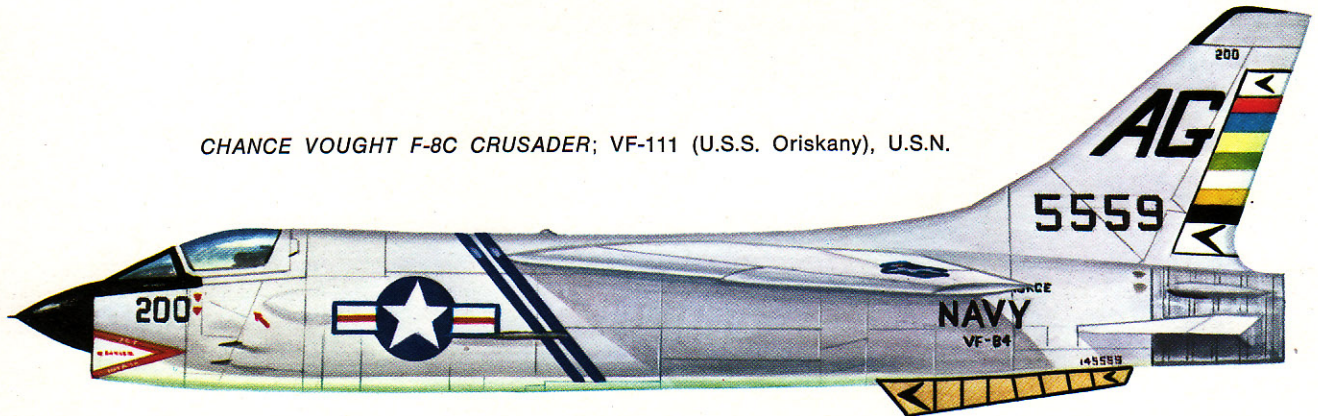
CHANCE VOUGHT F-8E CRUSADER; VF-11, U.S.N.



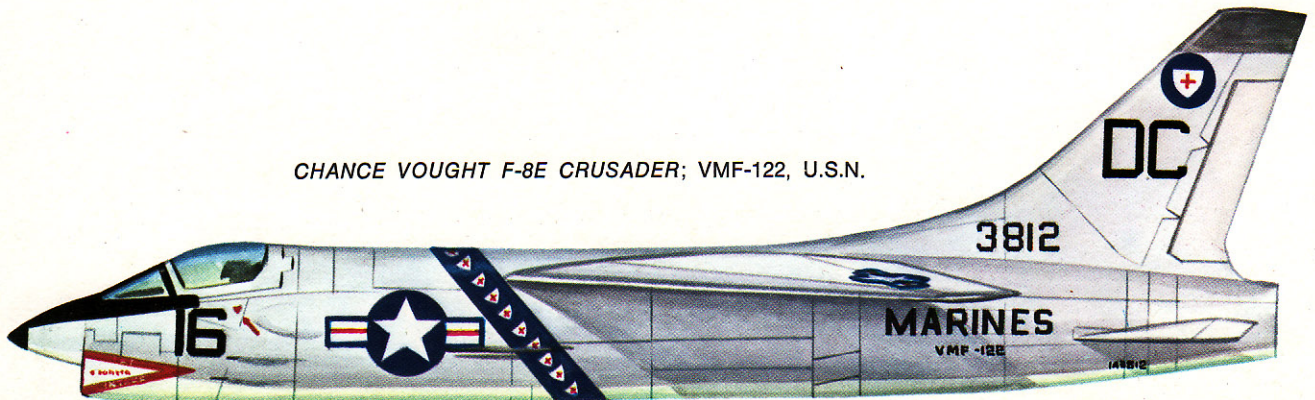
CHANCE VOUGHT F-8E CRUSADER; VF-84 (U.S.S. Independence), U.S.N.



CHANCE VOUGHT F-8C CRUSADER; VF-111 (U.S.S. Oriskany), U.S.N.



CHANCE VOUGHT F-8E CRUSADER; VMF-122, U.S.N.





L.T.V. F-8 CRUSADER



Dopo aver prodotto lo F-7U Cutlass, dalla formula particolarmente originale, la Vought impostò, nel 1952, il progetto di un aereo da caccia di tipo più classico per rispondere ad un concorso indetto dalla U.S. Navy per un caccia supersonico da superiorità aerea. Il progetto della Vought fu scelto tra i sette partecipanti al concorso e nel giugno del 1953 la Ditta ricevette un contratto per la costruzione di due prototipi, designati XF8U-1. Il progetto metteva il pilota ben avanti sul muso, sopra la presa d'aria per assicurare una buona visibilità e, per assicurare all'aereo buone caratteristiche di volo a bassa velocità, lo XF8U incorporava un'ala ad incidenza variabile per poter ottenere grandi angoli di incidenza (e quindi maggiore portanza alare) senza dover inclinare troppo la fusoliera: oltre a ciò; un sistema di ipersostentazione sul bordo d'attacco e di uscita alare entravano automaticamente in azione per aumentare ancora la portanza. Il primo XF8U-1, potenziato da un reattore Pratt & Whitney J57-P-11 volò per la prima volta il 25 marzo 1955. I primi F-8A (così fu designato il Crusader con il nuovo sistema di sigle adottato sia dalla U.S. Navy che dall'U.S.A.F.) ad essere adottati da reparti furono quelli consegnati al VF-32; questa versione adottava un reattore J57-P-12 o P-4A da 4950 kg di spinta (6600 con postbruciatore) ed aveva un armamento di quattro cannoni da 20 mm, più la possibilità di portare due missili aria-aria Sidewinder ai lati della fusoliera. A questa prima versione ne sono seguite parecchie altre, tra le quali una per la ricognizione, munita di macchine fotografiche in fusoliera dietro la cabina di pilotaggio, ed una biposto da addestramento, che però non è stata prodotta in serie. La versione F-8E, potenziata da un motore J57-P-20A da 5000 kg di spinta (8000 con postbruciatore) può portare quattro missili Sidewinder e un carico di 2300 kg in attacchi subalari. Anche la Aéronavale francese ha ricevuto 42 F-8E(FN), versione potenziata per operare dalle portaerei francesi, più piccole di quelle americane.

After having built the F7U Cutlass, with a particularly original formula, Vought, in 1952, made a project for a fighter of the most classic type in compliance with a competition held by the U.S. Navy for a supersonic fighter for air superiority. Vought's project was chosen among seven participants in the competition and in June 1953 the company received a contract to build two prototypes, known as XF8U-1. The project placed the pilot well ahead on the nose, above the air intake to assure good visibility and to assure that the aircraft had good flying standards at low speed, the XF8U incorporated a wing at a variable angle in order to obtain better angles of incidence (and therefore greater wing lift) without having to slope the fuselage too much: apart from this, a flapping system on the edge of the connection and on the wing exit automatically went into action to further increase the lift. The first XF8U-1, equipped with a J57-P-11 Pratt & Whitney engine, first flew on March 25th, 1955. The first F-8A's (that is how the Crusader was known by the new initials system of the U.S. Navy and the U.S.A.F.) to be used by the divisions were those delivered to the VF-32; this version used a J57-P-12 or a P-4A jet engine with a thrust of 4950 kgs (6600 with reheater) and was armed with four guns of 20 mm, plus the possibility of carrying two Sidewinder air-air missiles on the sides of the fuselage. Several other versions followed, among which a reconnaissance version supplied with cameras in the fuselage behind the pilot's cabin, and a twin seater trainer which was not, however, mass produced. The F-8E version, equipped with a J57-P-20A engine with a 5000 kg thrust (8000 with the reheater) can carry four Sidewinder missiles and a load of 2300 kgs in the underwing connections. The French Aéronavale also received 42 F-8E(FN)'s, in a special version to operate on French aircraft carriers, which are smaller than the U.S. ones.

Après avoir produit le F7U Cutlass, à la formule particulièrement originale, la Vought imposa, en 1952, le projet d'un avion de chasse de type plus classique pour répondre aux spécifications d'un concours ouvert par la U.S. Navy pour un chasseur supersonique de supériorité aérienne. Le projet de la Vought fu choisi parmi ceux de sept participants au concours et en juin 1953, cette Maison obtint un contrat pour la construction de deux prototypes, désignés XF8U-1. D'après ce projet, le pilote se trouvait situé bien avant sur le nez, au-dessus de la prise d'air, pour assurer une bonne visibilité; pour assurer à l'avion de bonnes caractéristiques de vol à basse vitesse, le XF8U avait une aile incorporée à incidence variable pour pouvoir obtenir de grands angles d'incidence et donc une portée de l'aile majorée) sans trop devoir incliner le fuselage; en outre un système d'hyper-sustentation sur le bord d'attaque et de sortie des ailes entraient automatiquement en fonction pour augmenter encore plus la portance. Le premier XF8U-1, propulsé par un moteur Pratt & Whitney J57-P-11, vola pour la première fois le 25 mars 1955. Les premiers F-8A (c'est ainsi que fut désigné le Crusader avec le nouveau système de sigles adopté aussi bien par la U.S. Navy que par l'U.S.A.F.) qui furent adoptés par des détachements furent ceux livrés au VF-32; cette version avait un réacteur J57-P-12 ou P-4A ayant 4950 kg. de poussée (6600 kg. avec bruleur postérieur) et avait comme armement quatre canons de 20 mm, et en plus pouvait porter deux missiles air-air Sidewinder situés sur les côtés du fuselage. Cette première version fut suivie par de nombreuses autres, parmi lesquelles une pour la reconnaissance, munie d'appareils photographiques incorporés dans le fuselage derrière la cabine de pilotage, et une autre version biplace d'entraînement qui toutefois n'a pas été produite en série. La version F-8E, propulsée par un moteur J57-P-20A ayant 5000 kg. de poussée (8000 avec bruleur postérieur), peut porter quatre missiles Sidewinder et un chargement de 2300 kg. situé sur les attaches sous les ailes. L'Aéronavale française elle-aussi a reçu 42 F-8E(FN), version plus puissante pour opérer à partir des porte-avions français, plus petites que celles américaines.

Nach der Produktion des F7U Cutlass, mit einer besonders originellen Formel, plante Vought im Jahre 1952 den Entwurf eines Jagdflugzeuges im klassischen Rahmen, um dem U.S. Navy Wettbewerb über einen Ueberschalljäger mit Luftüberlegenheit teilzunehmen. Der Vought-Vorschlag wurde unter den 7 Wettbewerbsteilnehmern ausgewählt und im Juni 1953 erhielt die Firma einen Vertrag über die Verwirklichung von zwei Prototypen die XF8U-1 genannt wurden. Dem Entwurf nach war der Pilot weit vorne auf der Schnauze, auf der Luftansaugung, um eine gute Sichtbarkeit zu sichern; damit das Flugzeug gute Flugeigenschaften bei niedrigen Geschwindigkeiten habe, war das XF8U mit einem Verstellflügel versehen, um grosse Anstellwinkel zu erreichen (infolgedessen grössere Flügeltragfläche), ohne dass der Rumpf zuviel geneigt werden soll. Ausserdem trat ein Klappensystem auf der Anschlusskante und am Flügelausgang automatisch in Kraft, um die Tragfläche noch weiter zu vergrössern. Das erste XF8U-1 flog, mit einem Düsentriebwerk Pratt & Whitney J57-P-11, zum ersten Mal am 25 März 1955. Die ersten F-8A (so wurde das Crusader mit dem neuen Abkürzungssystem von U.S. Navy sowie von U.S.A.F. bezeichnet) die von den Abteilungen verwendet wurden, waren die an VF-32 gelieferten Maschinen. Diese Version war mit einem Düsentriebwerk J57-P-12 oder P-4A zu 4950 Kg. Stosskraft (6600 mit Nachbrenner) versehen und hatte eine Ausrüstung bestehend aus 4 Kanonen zu 20 mm. sowie die Möglichkeit zwei Luft-Luft-Geschosse Sidewinder an den Seiten des Rumpfes zu tragen. Dieser ersten Ausführung folgten andere; unter diesen, eine Aufklärungsmaschine mit Photoapparaten im Rumpf, hinter dem Führerstand, und eine zweiseitige Ausbildungsmaschine, die aber nicht serienmässig hergestellt wurde. Die Version F-8E, mit einem Motor J57-P-20A zu 5000 Kg. Stosskraft (8000 mit Nachbrenner) kann vier Sidewinder Geschosse und eine Belastung von 2300 Kg. in Unterflügelanschlüssen tragen. Auch die französische Aéronavale hat 42 F-8E(FN), stärkere Version für Operationen von den französischen Flugzeugträgern, die kleiner als die amerikanischen sind, erhalten.

| | | | | | | | |
|---|------------------------------------|---|--|---|---------------------------------------|---|---|
| 1 | Insegna nazionale Aviazione U.S.A. | 1 | National symbol of the U.S.A. Airforce | 1 | Emblème national de l'aviation U.S.A. | 1 | Nationalabzeichen des Flugwesens U.S.A. |
| 2 | Distintivo VF-11, U.S.N. | 3 | Badge VF-11, U.S.N. | 2 | Insigne VF-11, U.S.N. | 2 | Abzeichen VF-11, U.S.N. |
| 3 | Distintivo VMF-122, U.S.N. | 3 | Badge VMF-122, U.S.N. | 3 | Insigne VMF-122, U.S.N. | 3 | Abzeichen VMF-122, U.S.N. |

